

<http://dx.doi.org/10.18778/7969-138-8.10>

Krzysztof KOŁODZIEJCZYK

Uniwersytet Wrocławski

## ROZWÓJ OFERTY TURYSTYCZNYCH LINII KOLEJOWYCH PÓŁNOCNEJ WALII

### 1. Wprowadzenie

Chociaż niektórzy historycy transportu uznają, że kolej ma już 3 tys. lat historii, a jej pierwowzór rozwinął się w krajach starożytnego Wschodu, gdzie w transporcie kołowym wykorzystywano koleiny o rozstawie 135–150 cm, trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że kolej we współczesnej formie powstała w Wielkiej Brytanii. To właśnie w tym kraju po raz pierwszy wagony zaczęły jeździć po powierzchni ziemi (wcześniej, w XV–XVI w. w niemieckich kopalniach głębinowych wykorzystywano wózki toczące się po drewnianych belkach), tam też w 1789 r. wprowadzono szynę żeliwną w miejsce drewnianej, w 1804 r. wykorzystano parowóz do ciągnięcia wagonów, a 27 września 1825 r. uruchomiono pierwszą trasę użytku publicznego między Stockton a Darlington (KUROWSKA-CIECHAŃSKA, CIECHAŃSKI 2007). Właśnie to osiągnięcie Stephensona zwykle bywa uznawane za początek ery kolei żelaznej. 28 września 1829 r. jego parowóz „Rakieta” rozwinął prędkość 56 km/h, wygrywając historyczny wyścig. W tym też roku uruchomiono pierwsze regularne przewozy między Gloucester a Cheltenham, zaś w roku 1830 linię Liverpool–Manchester o długości 56 km (GIERCZAK 2011). Już w 1840 r. długość tras kolejowych w Wielkiej Brytanii wynosiła 3500 km, a 10 lat później aż 10 600 km (KUROWSKA-CIECHAŃSKA, CIECHAŃSKI 2007).



Rys. 1. Wąskotorowe turystyczne linie kolejowe w Walii w 2013 r.  
(numeracja zgodna z wyliczeniem przedstawionym w tekście na s. 141)

Źródło: opracowanie własne na podstawie  
<http://www.greatlittletrainsofwales.co.uk/index.html>

Biorąc pod uwagę takie tradycje, nie dziwi szczególny sentyment mieszkańców Wielkiej Brytanii do kolei. Niestety, po II wojnie światowej, a zwłaszcza w latach 60. i 70., wiele tras zostało zlikwidowanych. Otworzyło to jednak drogę do uruchomienia licznych linii zabytkowych o charakterze turystycznym, utrzymywanych przez stowarzyszenia miłośników kolei, które odtwarzały przebieg porzuconych tras, kładły torowiska i odbudowywały całą infrastrukturę oraz remontowały historyczne parowozy i wagony. Choć wiele turystycznych linii kolejowych rozproszonych jest po całej Wielkiej Brytanii, szczególnie duża ich liczba (wszystkie wąskotorowe) znajduje się Walii, a ich największe zagęszczenie – w Snowdonii. Powstanie tych tras – z reguły w XIX w. – wiązało się z potrzebą transportu pozyskiwanego w górach łupku do portów morskich, zaś likwidacja była efektem spadku opłacalności wydobywania i zamknięcia niektórych rynków zbytu w 1. połowie XX w. W Walii w 2013 r. funkcjonowało 11 turystycznych kolei wąskotorowych (poczynając od północy, rys. 1):

- 1) Llanberis Lake Railway na terenie parku kulturowego Padarn w Llanberis,
- 2) Snowdon Mountain Railway – kolej zębata wwożąca turystów z Llanberis na Snowdon, najwyższy szczyt Walii i Anglii,
- 3) Welsh Highland Railway łącząca Caernarfon z Porthmadog,
- 4) Welsh Highland Heritage Railway w Porthmadog,
- 5) Ffestiniog Railway z Porthmadog do Blaenau Ffestiniog,
- 6) Bala Lake Railway wzdłuż jeziora Bala,
- 7) Welshpool and Llanfair Railway przebiegająca między tymi dwoma miastami,
- 8) Corris Railway w miejscowości Corris<sup>1</sup>,
- 9) Talylllyn Railway w okolicy miasta Tywyn,
- 10) Vale of Rheidol Railway między Aberystwyth a Devil's Bridge,
- 11) Brecon Mountain Railway prowadząca z Merthyr Tydfil w masywie Brecon Beacon.

<sup>1</sup> Jest to jedna z zaledwie dwóch walijskich turystycznych linii kolejowych, z którą związane jest muzeum kolei (druga to Welsh Highland Heritage Railway). Cała inicjatywa zaczęła się od muzeum, otwartego już w 1970 r., podczas gdy przewozy pasażerskie zaczęto prowadzić dopiero od 2002 r., a z użyciem trakcji parowej od 2005 r. Trzecie muzeum kolejowe w regionie poświęcone jest trasie w dolinie Conwy (Conwy Valley Railway), jednak jest to linia z przewozami regularnymi, chociaż jej wykorzystanie przez turystów jest ostatnio promowane, a czwarte działa przy pałacu Pernhyn koło Bangoru.

Niewątpliwym walorem wszystkich wymienionych tras jest spektakularna sceneria gór, przez które prowadzą. O popularności linii świadczą liczne ulotki dostępne w centrach informacji w różnych regionach Walii (a także Anglii), wymienianie przynajmniej części z nich w przewodnikach turystycznych (np. DYLEWSKI, CZUB 2007, LOCKE, CAVENDISH, ROGERSON 1997, *Wielka Brytania* 1996), ale też podejmowane inwestycje świadczące o znacznych dochodach osiąganych przez stowarzyszenia je utrzymujące.

Celem niniejszego opracowania jest określenie możliwości turystycznego wykorzystania zabytkowych linii kolejowych i prawidłowości konstruowania opartych o nie produktów turystycznych na przykładzie funkcjonujących już obecnie tras w północnej Walii (analizie poddano sześć pierwszych spośród wymienionych wyżej linii, wszystkie zlokalizowane są w górach Snowdonii). Szczególny nacisk położono na porównanie stopnia rozwoju i autentyczności oferty (zwłaszcza odnośnie przebiegu trasy i wykorzystawanego taboru). Na każdej z wybranych tras latem 2013 r. przeprowadzono badania terenowe, które pozwoliły na zapoznanie się z zasadami organizacji obsługi turystów i eksploatowanymi pojazdami. W niektórych przypadkach odbyto też rozmowy z pracownikami – zwykle członkami stowarzyszeń utrzymujących koleje. Dalsze prace oparto także o analizę materiałów promocyjnych dostępnych na stacjach, w punktach informacji turystycznej i w Internecie.

## 2. Linia kolejowa jako produkt turystyczny

Tematyka produktów turystycznych jest w polskiej literaturze często podejmowana (m.in. KACZMAREK, STASIAK, WŁODARCZYK 2005), rzadko jednak w kontekście linii kolejowych. Spośród siedmiu rodzajów produktów turystycznych wymienionych przez wspomnianych autorów linię kolejową można uznać za produkt złożony – szlak, zwłaszcza biorąc pod uwagę rozbudowaną ofertę brytyjskich kolei turystycznych. Jest to więc prawie najwyższy poziom integracji produktu turystycznego (STASIAK 2006). Jego osią jest oczywiście linia kolejowa, po której turyści mają możliwość przejechania się stylowym (jednak nie zawsze zabytkowym) pociągiem. Przebieg trasy wyjątkowo silnie determinuje przestrzennie całą inicjatywę. Poza doświadczeniem przejazdu oferowany jest także szereg innych usług i rzeczy, zintegrowanych pod hasłem tematyki kolejowej, które łącznie tworzą produkt na wyso-

kim poziomie złożoności. Tematyka produktu jest w tym przypadku jednoznacznie zdefiniowana, chociaż może ona być poszerzana o inne zagadnienia związane z regionem, przez który prowadzi linia<sup>2</sup>. Pełna struktura produktu – szlaku może zawierać sześć pozostałych kategorii produktów (STASIAK 2006). Tak jest też w przypadku turystycznych tras kolejowych:

- 1) usługi – poza usługą komunikacyjną produkt może zawierać także usługi noclegowe, gastronomiczne, przewodnickie, informacji turystycznej<sup>3</sup>;
- 2) rzeczy – literatura o tematyce kolejowej i krajoznawczej, mapy przebiegu trasy, filmy, widokówki czy kalendarze ze składami kursującymi na danej linii, modele kolejek;
- 3) obiekty – zabytkowe zespoły budynków stacyjnych, w tym lokomotywownie, nastawnie, warsztaty, gdzie można podglądać codzienne funkcjonowanie kolei; wyróżniające się obiekty inżynieryjne (mosty, wiadukty, stróżówki, staromodne przejazdy kolejowe, wieże ciśnień);
- 4) wydarzenia – możliwość oglądania codziennej pracy kolei (oporządzanie lokomotyw, formowanie składu pociągu; szczególnym przypadkiem jest oferowana przez niektóre linie możliwość uczestniczenia – za dodatkową opłatą – w przygotowywaniu parowozu lub nawet jego poprowadzenie pod opieką wyszkolonego maszynisty), prezentacje taboru (ang. *steam gala*), obchody rocznic uruchomienia linii;
- 5) imprezy – lokalne pakiety turystyczne, wycieczki, pakiety pobytowe, pociągi tematyczne, np. z okazji mikołajek, Wielkanocy czy Halloween oraz pociągi z ofertą degustacji tradycyjnych potraw;
- 6) obszar – miejscowości, regiony czy obszary chronione, przez które wiedzie linia.

Patrząc na wymienione elementy, nietrudno wyróżnić tzw. produkt rzeczywisty, na który składa się przejazd pociągiem, najważniejsze usługi związane z pobytem turysty (noclegowe, gastronomiczne, informacji turystycznej, sprzedaż pamiątek) i walory turystyczne okolicy, oraz produkt posze-

<sup>2</sup> W przypadku północnej Walii taką dodatkową tematyką może być pozyskiwanie łupku (jak w przypadku Llanberis Lake Railway, Welsh Highland Heritage Railway i Ffestiniog Railway) lub przyroda Parku Narodowego Snowdonia (także Llanberis Lake Railway i Ffestiniog Railway).

<sup>3</sup> Usługi noclegowe w przypadku kolei walijskich nie są zwykle częścią produktu, co jednak nie oznacza, że taka sytuacja nie jest możliwa, czego polskim dowodem jest możliwość noclegu w wagonach kolejowych w Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku zlokalizowanym w parowozowni w Jaworzynie Śląskiej.

rzony (KACZMAREK, STASIAK, WŁODARCZYK 2005), tworzony przez świadczona niekonieczne, ale uatrakcyjnijające pobyt turystów (pokazy pracy, wydarzenia, imprezy, degustacje regionalnych potraw). Ten drugi rodzaj oferty czasami wykracza już poza tematykę kolejową, zwłaszcza na trasach krótszych czy o mniejszym stopniu autentyzmu, które właśnie w ten sposób chcą przyciągnąć turystów. Ze względu na znaczne koszty odtworzenia linii kolejowej i prowadzenia przewozów produkty turystyczne oparte o koleje muszą być bardzo efektywnie komercjalizowane i promowane. W przeciwieństwie do typowego produktu – szlaku (STASIAK 2006) analizowany rodzaj produktu może (przynajmniej pod względem formalnym) mieć tylko jednego wytwórcę w sytuacji, gdy stowarzyszenie czy spółka prowadząca przewozy zarządza też całą infrastrukturą otoczenia.

### **3. Oferta turystycznych linii kolejowych północnej Walii**

Jak wspomniano, większość walijskich linii kolejowych wykorzystywanych obecnie w celach turystycznych została wybudowana w XIX w. i była związana z przemysłem, głównie wydobywaniem węgla. Prawidłowość ta dotyczy połowy z sześciu badanych tras (tab. 1). Welsh Highland Railway, mająca dziś dwóch użytkowników, powstała już w okresie schyłku przemysłu węglowego i funkcjonowała wyjątkowo krótko. Natomiast Snowdon Mountain Railway od początku budowano z zamiarem przewożenia turystów i nigdy nie pełniła innych funkcji gospodarczych. Warto podkreślić, że była to pierwsza kolej w Wielkiej Brytanii wybudowana w celu obsługi ruchu turystycznego i do dziś pozostaje też jedyną koleją zębatą w tym kraju. Prowadzona jest nie przez stowarzyszenie i dzięki społecznej pracy wolontariuszy – jak w przypadku reszty tras – ale przez zwykłą spółkę, będąc typowo dochodowym przedsięwzięciem. Poza Snowdon Mountain Railway, która jako jedyna funkcjonuje nieprzerwanie, pozostałe trasy zostały rozebrane lub zniszczone około połowy XX w., po czym – po przejęciu przez organizację społeczną – odbudowane. Na większości ruch turystyczny uruchomiono po upływie zaledwie kilku lat od zakończenia regularnego użytkowania (wyjątkiem jest Welsh Highland Railway). Badane turystyczne linie kolejowe cechują się różną długością i liczbą stacji (tab. 1), przy czym nie można wskazać żadnych zależności między tymi dwiema cechami. Szczególnym przypadkiem jest Welsh Highland Heritage Railway kursująca na dystansie nie-

całego kilometra i posiadająca aż trzy stacje. Ceny biletów są wyraźnie zależne od długości linii, ale w przypadku Snowdon Mountain Railway dużą rolę odgrywa też popularność.

**Tabela 1.** Najważniejsze cechy badanych linii kolejowych w północnej Walii

Linia kolejowa	Okres funkcjonowania w pierwotnym celu	Rok otwarcia dla ruchu turystycznego	Długość udostępniona dla ruchu turystycznego (km)	Obecna liczba stacji	Cena biletu (funty)
Llanberis Lake Railway	1845–1969	1971 (2003 rozbudowa)	3,7	3	7,50
Snowdon Mountain Railway	1896 do dziś (wybudowana jako linia turystyczna)	1896	7,5	2	27,00 (diesel), 35,00 (parowy)
Ffestiniog Railway	1836 (początkowo trakcja konna, od 1863 trakcja parowa) – 1946	1955 (1982 na całej obecnej trasie)	21,0	9	20,20
Welsh Highland Railway	1922–1937	1997 (2011 na całej obecnej trasie)	38,0	13	34,00
Welsh Highland Heritage Railway	1922–1937	1980	0,8	3	7,50
Bala Lake Railway	1868–1968	1972	7,5	4	9,50

**Objaśnienia:** podano cenę biletu normalnego powrotnego na całą trasę, choć zwykle dostępne są też inne bilety (cennik z lata 2013 r.); uwzględniono tylko te stacje, na których możliwa jest wymiana pasażerów.

**Źródło:** opracowanie własne na podstawie materiałów linii kolejowych i badań własnych.

Chociaż poszczególne turystyczne linie kolejowe Walii nawzajem ze sobą konkurują, co wynika z bliskiego nieraz sąsiedztwa (rys. 2) i o czym mogą świadczyć podobne nazwy (Welsh Highland Railway i Welsh Highland Heritage Railway w Porthmadog), by przyciągnąć turystów skłonne są też do współpracy. Efektem jest wspólna karta Great Little Trains of Wales Discount Card, która upoważnia do otrzymania zniżki na bilet powrotny na każdej z wymienionych we wprowadzeniu kolei (z wyjątkiem Corris Railway) i zapewnia dodatkowe przywileje, np. zniżki w wybranych obiektach noclegowych w pobliżu stacji (<http://www.greatlittletrainsofwales.co.uk/index.html>).

### 3.1. Llanberis Lake Railway

Podstawą linii prowadzącej wzdłuż północnych brzegów jeziora Padarn jest dawna wąskotorowa linia przemysłowa łącząca kamieniołomy łupku z zakładem przeróbczym w Gilfach Ddu. Trasa jest częścią parku kulturowego Padarn, którego oferta oparta jest na tradycjach pozyskiwania i przetworstwa tej skały. Na północno-wschodnim brzegu jeziora Padarn, na obrzeżach miejscowości Llanberis, poza główną stacją linii kolejowej znajduje się Narodowe Muzeum Łupku zajmujące zabudowania dawnego zakładu przeróbczego, dawny szpital górniczy, zalany kamieniołom Vivian, w którym można dziś uprawiać wspinaczkę i nurkowanie, oraz inne wyrobiska i urządzenia kopalniane, a jednocześnie rezerwat przyrody z cennymi lasami. W samej miejscowości i jej najbliższych okolicach (zwłaszcza wspomniane jezioro) znajdują się kolejne atrakcje turystyczne, w związku z czym Llanberis Lake Railway reklamuje swoje usługi jako część szerszej oferty, która może wypełnić cały dzień (hasło „*Make a day of it*” z przytoczeniem większości atrakcji w folderze reklamowym kolei).

Początkowo kolejka turystyczna kursowała na odcinku 3 km między stacją Gilfach Ddu, która położona jest w centrum parku kulturowego, obok parkingu i Narodowego Muzeum Łupku, a Penllyn, gdzie nawet nie przygotowano peronu i pasażerowie do dziś nie mogą wysiadać. W 2003 r. otwarto jednak nowy fragment o długości 700 m od Gilfach Ddu do nowej stacji w centrum Llanberis. Nie ma on większego uzasadnienia historycznego, typowa linia kolejowa na tej trasie nigdy wcześniej nie przebiegała poza krótkim odcinkiem Mills Tramway, który łączył zakłady rozdrabniania łupku (tzw. młyny) z miejscem przeładunku w Gilfach Ddu. Zasadniczym celem tej inwestycji było przybliżenie oferty do głównych tras przemieszczeń turystów, a zwłaszcza do stacji Snowdon Mountain Railway – obecnie obie linie dzieli zaledwie 100 m<sup>4</sup>. W tej sytuacji Llanberis Lake Railway nie jest więc kolejką w pełni autentyczną, a dodatkowym potwierdzeniem tego faktu jest sposób obsługi pasażerów. Do pociągu można wsiąść tylko na stacjach Gilfach Ddu oraz Llanberis i każdorazowo trzeba przejechać całą trasę tam

---

<sup>4</sup> Padarn Country Park jest dosyć popularny wśród turystów, stanowiąc jedną z głównych atrakcji Llanberis (być może drugą po Snowdon Mountain Railway), położony jest jednak nieco na uboczu. Nowa stacja Llanberis Lake Railway zlokalizowana jest bezpośrednio przy głównej drodze i węzłowym przystanku autobusowym, a jednocześnie obok parkingu obsługującego Snowdon Mountain Railway. Trudno nie odnieść wrażenia, że działania te miały na celu przejęcie części klientów linii wwożącej na Snowdon. Obecnie Llanberis Lake Railway jest nawet nieco lepiej dostępna i łatwiej zauważalna niż Snowdon Mountain Railway.



i z powrotem. W ofercie dostępne są wyłącznie bilety powrotne i przejechanie części trasy, choć teoretycznie możliwe, jest absolutnie nieopłacalne. Poza dwiema wymienionymi stacjami pociągi zatrzymują się na chwilę na przystanku Cei Llydan, gdzie znajduje się punkt widokowy i miejsce piknikowe. W miejscu tym można jednak pozostać na dłużej tylko podczas kilkudziesięciu dni w roku, gdy pociągi kursują odpowiednio często. Llanberis Lake Railway w żaden sposób nie naśladuje więc regularnej linii kolejowej, lecz stanowi element szerszej oferty Padarn Country Park, w pewien sposób nawet przymuszając do skorzystania z niej (długie postoje na stacji Gilfach Ddu). Dziwi też brak możliwości wysiadania na stacji Penllyn i odizolowanie od otoczenia przystanku Cei Llydan – oba te miejsca mogłyby stanowić punkt wyjścia wycieczek pieszych po okolicznych wzgórzach, tym bardziej że w ich okolicy przebiegają publiczne szlaki piesze.

Llanberis Lake Railway kursuje prawie codziennie, poza okresem zimowym, wykonując od czterech do dziesięciu kursów. Pociągi zawsze ciągnięte są przez parowozy uratowane z pobliskiej kopalni łupku Dinorwic, a obsługiwane na stacji Gilfach Ddu, co stanowi także atrakcję dla turystów. Tam też znajduje się kawiarnia i sklep z pamiątkami, które jednak tylko w niewielkim stopniu związane są z kolejnictwem. W każdym składzie znajduje się miejsce dla osób na wózkach inwalidzkich, wagony bowiem są współczesne i można było swobodnie kształtować ich projekt. Na linii odbywa się corocznie kilka imprez o charakterze masowym.

### 3.2. Snowdon Mountain Railway

Kolej zębata na odcinku około 7,5 km pokonuje prawie 1000 m różnicy poziomów, wznosząc się ze stacji w Llanberis (105 m n.p.m.) na Snowdon (1085 m n.p.m.). Wiodąc bezleśnymi stokami i skalistymi grzbietami zapewnia doskonale widoki na dużą część Snowdonii. Wydaje się, że to właśnie możliwość wygodnego zdobycia Snowdona oraz panoramy roztaczającej się zarówno z wagonów, jak i ze szczytu, są głównym elementem przyciągającym turystów, natomiast sama kolei schodzi na dalszy plan. Potwierdzeniem tego są nowoczesne lokomotywy spalinowe i przeszklone wagony obsługujące większość kursów oraz treść ulotki reklamowej, w której główny nacisk położono właśnie na widoki i atrakcje na szczycie. Taki charakter promocji może wynikać z funkcjonowania tej linii od początku jako trasy turystycznej.

Pomysł budowy kolei zębatej na Snowdon zrodził się w związku z dużą popularnością wśród turystów wspinaczki na ten szczyt (pierwsze schroni-

sko powstało na nim już w 1838 r.; można było tam wtedy wjechać na osle). Bezpośrednim impulsem było doprowadzenie w 1869 r. do Llanberis regularnej linii kolejowej. Następnym krokiem miało być jej przedłużenie na szczyt. Pomimo sprzeciwu ze strony lokalnego urzędnika inwestycję zrealizowano. Spółka Snowdon Mountain Tramroad & Hotels Co Ltd została założona 16 listopada 1894 r., po czym prawie natychmiast rozpoczęły się prace budowlane w oparciu o doświadczenia szwajcarskie. Wzniesiono dwa wiadukty, kilka mostów i przy użyciu dynamitu wycięto w skale 100-metrowej długości wykop. Ze względu na bardzo srogą zimę 1894/95 prace trwały 14 miesięcy, tj. znacznie dłużej niż pierwotnie zakładano. Otwarcie planowano już na 1895 r., jednak ostatecznie odbyło się ono w święta wielkanocne 1896 r. Początkowo wykorzystywana była trakcja parowa oraz wagony zamknięte i otwarte, często pchane po kilka na raz. Obecnie w użyciu są głównie lokomotywy spalinowe (cztery sztuki), przy czym od czerwca 2013 r. niektóre kursy obsługiwane są przez trzy sprawne lokomotywy parowe, z których dwie pochodzą aż z 1895 r., a jedna z 1922 r. (inne zabytkowe lokomotywy oczekują naprawy). Natomiast wszystkie wagony są konstrukcjami współczesnymi, także te kursujące z parowozami, chociaż ich kształt nawiązuje do pojazdów z 1895 r. Przejazd osób na wózkach inwalidzkich i z ograniczeniami ruchowymi trzeba zgłaszać z wyprzedzeniem.

Ogromna popularność Snowdon Mountain Railway powoduje kolejki i problemy z dostaniem biletów, gdyż z przyczyn technicznych nie ma możliwości zwiększenia standardowej półgodzinnej częstotliwości pociągów. W związku z tym poleca się wcześniejszą rezerwację biletów, przy czym wiąże się to z dodatkową opłatą. Wydłużenie w pobliże stacji Snowdon Mountain Railway trasy Llanberis Lake Railway miało wyrażnie na celu przejęcie pasażerów, dla których zabrakło biletów lub którzy zniechęcili się koniecznością długiego oczekiwania. Podstawową ofertą jest przejazd tam i z powrotem, przy czym dostępne są także bilety tylko na wjazd na szczyt w celu zejścia którymś ze szlaków turystycznych, choć nie jest to finansowo opłacalne. Bilety jedynie na zjazd praktycznie nie są dostępne. W efekcie linia tylko w niewielkim stopniu może być wykorzystywana przez turystów pieszych, tym bardziej ze względu na organizację przewozów nie ma możliwości wysiadania czy wsiadania na trzech stacjach pośrednich. Zgodnie z obserwacjami autora (lipiec 2013 r.) prawie wszyscy pasażerowie odbywają podróż w obie strony. W tym przypadku na szczycie można spędzić jedynie pół godziny i trzeba wrócić tym samym składem, którym przyjechało się na szczyt. W przypadku złej pogody pociągi kończą trasę na przedostatniej sta-

cji (Clogwyn), gdzie nie została jednak przygotowana żadna infrastruktura turystyczna.

W celu zajęcia pasażerów oczekujących na pociąg na stacji w Llanberis uruchomiono duży sklep pamiątkarski, dwa lokale gastronomiczne, przygotowano też prezentację o linii kolejowej i niewielką wystawę. Te dwa ostatnie elementy to właściwie jedyne odwołania do historii i szczegółów technicznych linii kolejowej, chociaż reklamowana wystawa to zaledwie kilka tablic i dwie gabloty w korytarzu łączącym peron dla wysiadających ze sklepem. Na szczycie znajduje się nowoczesny, ekologiczny budynek z kawiarnią i sklepem z pamiątkami, także prowadzony przez spółkę obsługującą kolej. Otwarty 12 czerwca 2009 r., zastąpił poprzednią konstrukcję z lat 30. XX w., która z kolei stała w miejscu hotelu otwartego w 1896 r. Snowdon Mountain Railway jest więc wygodną formą zdobycia najwyższego szczytu Walii i podziwiania roztaczających się stamtąd widoków w połączeniu z wizytą w lokalu gastronomicznym, natomiast w mniejszym stopniu atrakcją jest sama linia kolejowa, stanowiąca przecież wybitne osiągnięcie techniczne epoki wiktoriańskiej.

### 3.3. Ffestiniog Railway

Kolej Ffestiniog Railway powstała po wybudowaniu nowego portu w Porthmadog, do którego mogły zawijać większe statki, co pozwalało wywozić znacznie większe ilości łupku. Ograniczeniem był jednak prymitywny sposób transportu lądowego urobku z kamieniołomów położonych w górach, który odbywał się na grzbietach zwierząt, a zimą – na saniach. Odpowiedzią było stworzenie linii kolei konnej z Blaenau Ffestiniog do Porthmadog, na której budowę parlament wyraził zgodę w 1832 r. Wąskotorowa linia według projektu Jamesa Spoonera (1790–1856) została ukończona w 1836 r. Nachylenie trasy dobrano tak, aby wypełnione łupkiem wagony zjeżdżały siłą grawitacji z gór nad morze, a następnie puste były wciągane przez konie. Syn Jamesa Spoonera, Charles Easton (1818–1889), w 1856 r. przejął zarządzanie linią i w 1863 r. wprowadził lokomotywy parowe, zdając sobie sprawę, że dotychczasowy system transportu jest za mało wydajny względem zapotrzebowania (rozwijające się brytyjskie miasta potrzebowały łupku do krycia dachów domów mieszkalnych i fabryk). Ciągłe rosnący popyt spowodował jednak, że zakupione lokomotywy okazały się niewystarczająco efektywne, co doprowadziło do skonstruowania przez Roberta Fairlie'a dwukierunkowej lokomotywy z dwoma kotłami na parę i dwoma silnikami. Ffestiniog Railway

już w 1865 r. – jako pierwsza wąskotorowa linia w Wielkiej Brytanii – uzyskała licencję na przewozy pasażerskie, a w 1872 r. wprowadziła pierwsze wagony pasażerskie o stalowej ramie. W dobie największego rozkwitu pod koniec XIX w. wywożono tędy 100 000 ton łupku rocznie. Niestety, w związku z recesją przemysłu łupkowego, na początku XX w. linia zaczęła przynosić straty. Przewozy pasażerskie, w latach 30. już głównie turystów, zawieszono w 1939 r., zaś przewozy towarowe – w 1946 r. Ponieważ likwidacja spółki wymagałaby kolejnego aktu parlamentu, powstrzymano się od tego, porzucając całą infrastrukturę, która z czasem uległa zniszczeniu (*Ffestiniog Railway...* 2010).

W 1954 r. opieki nad linią podjęli się miłośnicy kolei i zaczął się proces restauracji. Powstało stowarzyszenie, które dzięki pożyczce zdołało wykupić większościowy pakiet akcji w spółce. Autorów przedsięwzięcia zainspirował sukces analogicznej łupkowej kolei w Talylllyn (DYLEWSKI, CZUB 2007). Pierwszy odcinek trasy został otwarty już w 1955 r., następne uruchamiano w kolejnych latach, aż w 1968 r. pociągi dotarły do stacji Dduallt. Dalszy fragment linii ze względu na budowę elektrowni szczytowo-pompowej musiał być nieznacznie przeniesiony, w związku z czym do Blaenau Ffestiniog zabytkowe pociągi zaczęły jeździć dopiero w 1982 r. (*Ffestiniog Railway...* 2010). W związku ze zmianą przebiegu Ffestiniog Railway może poszczycić się jedynym w Wielkiej Brytanii odcinkiem torowiska w kształcie pętli (spirały). W 2013 r. linia obchodziła rocznicę 150 lat trakcji parowej, z czym związane były dwie imprezy, podczas których wykorzystywano najstarsze zachowane lokomotywy z lat 60. XIX w.

Linia pokonuje prawie 220 m różnicy wysokości, prowadząc przez obszar Parku Narodowego Snowdonia. Kursują po niej wyłącznie pociągi w trakcji parowej, przy czym część wykorzystywanych lokomotyw jest oryginalna (m.in. jeden parowóz podwójny według projektu Roberta Fairlie'a z 1879 r. i dwie lokomotywy George England z lat 60. XIX w.) (*Ffestiniog Railway...* 2010), inne są natomiast replikami lub rekonstrukcjami wykonanymi w należących do linii warsztatach w Boston Lodge. Jeden pojazd George England stanowi dekorację restauracji na stacji Porthmadog Harbour. Niektóre lokomotywy nie wywodzą się z Wysp Brytyjskich, lecz zostały sprowadzone z dawnych kolonii brytyjskich w Afryce. Wagony także są tylko w części historyczne – niektóre z nich pochodzą aż z lat 70. XIX w., większość jednak z lat 30. XX w. i to one są z reguły wykorzystywane w codziennym ruchu. Cenne pojazdy XIX-wieczne pojawiają się głównie podczas imprez specjalnych. Pozostałe wagony są współczesne, niektóre

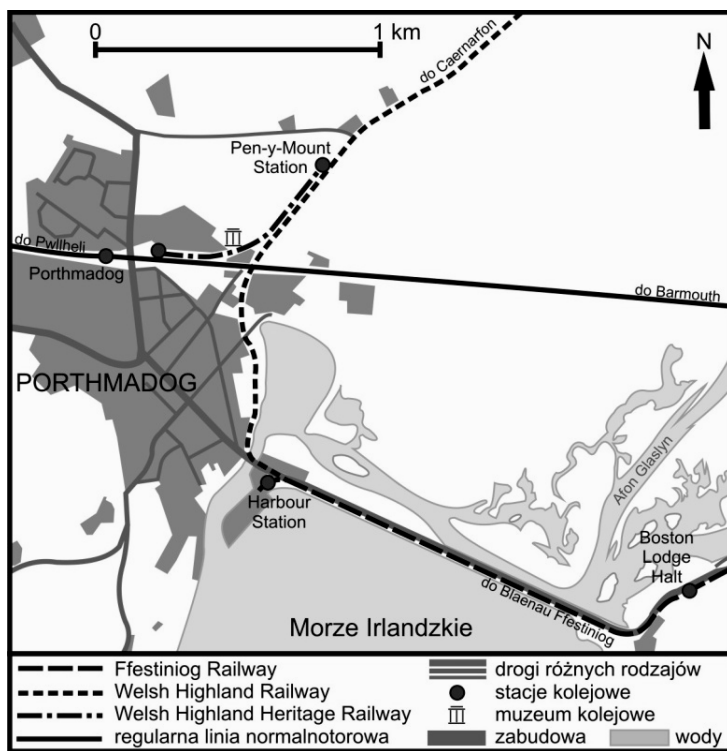
przystosowano do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, inne są wagonami letnimi (otwartymi). Oferowane są klasy: standardowa i pierwsza. Pociągi kursują prawie przez cały rok, wykonując od dwóch do siedmiu par kursów. W dniach, kiedy na linii kursują dwa składy (większa część roku), rozkład jest tak ułożony, by na któreś ze stacji pośrednich można było przesiadać się z jednego pociągu do drugiego, pokonując w ten sposób tylko część trasy. Taryfa pozwala bowiem na swobodne korzystanie ze wszystkich miejsc zatrzymań i planowanie wycieczek w różnych wariantach. Lokalizacja stacji i wychodzące z nich szlaki turystyczne umożliwiają urządzenie wędrowek górskich i poznanie walorów krajoznawczych, jednak rozkład jazdy (późny pierwszy kurs, wczesny ostatni) utrudnia pokonywanie dłuższych tras bez korzystania z innych środków transportu.

Biorąc pod uwagę długą historię ruchu turystycznego (od 1955 r.) oraz popularność linii, posiada ona dosyć słabe zagospodarowanie, ponadto ograniczony jest zestaw atrakcji dodatkowych. Sklepy z pamiątkami znajdują się na trzech z siedmiu stacji. Jedynie na głównej stacji Porthmadog Harbour działa restauracja, zgodnie z zapewnieniami korzystająca tylko z lokalnych produktów, zaś na stacji Tan-y-Blych w sezonie letnim funkcjonuje kawiarnia z dużym placem zabaw dla dzieci. W okolicy tego przystanku znajduje się też rozbudowana i dobrze zagospodarowana sieć ścieżek spacerowych, prowadzących m.in. do centrum naukowego parku narodowego. Trzeba jednak podkreślić, że na tej linii (podobnie na Welsh Highland Railway) można zamówić napoje i przekąski w pociągu, chociaż nie ma w nim wagonu restauracyjnego (zamówione produkty przynoszone są klientowi do przedziału). Na linii odbywa się każdego roku kilkanaście imprez o charakterze masowym.

### 3.4. Welsh Highland Railway

Linia z Caernarfonu do Porthmadog przez Beddgelert powstała w 1922 r., łącząc ze sobą kilka kolejek istniejących już od XIX w., a została zlikwidowana zaledwie po 15 latach funkcjonowania. Niewielkie dochody nie pozwalały na spłacenie pożyczek zaciągniętych na jej budowę, stąd uznawana jest za najmniej udaną inwestycję w historii walijskiego przemysłu. Zbudowano ją przede wszystkim do obsługi wydobycia łupków, a w drugiej kolejności w celu przewozu pasażerów, głównie w związku z przejazdami turystów w najwyższe partie Snowdonii (szczyt Snowdona jest osiągalny z najwyższej położonej stacji Rhyd Ddu i z przystanku Snowdon Ranger w czasie 2–3

godzin wędrowki). Po zawieszeniu przewozów tory zostały rozebrane, jednak w latach 60. XX w. odtworzenia linii podjęli się miłośnicy kolei, uruchamiając w latach 80. pociągi turystyczne na krótkim odcinku między stacjami Porthmadog a Pen-y-Mount. Pod koniec lat 80. Ffestiniog Railway przejęła pozostałe dawne torowiska, rozpoczynając szybko postępujące prace i niedługo także uruchamiając przewozy. Przez pewien czas Welsh Highland Railway funkcjonowała więc na dwóch niepołączonych odcinkach. Pierwszy, południowy wiódł z Porthmadog do Pen-y-Mount (a czasowo do Pont Croesor), zarządzany przez stowarzyszenie Welsh Highland Heritage Railway (patrz niżej), zaś drugi, północny z Caernarfonu, osiągnął w 2003 r. stację Rhyd Ddu i był w rzeczywistości obsługiwany przez spółkę Ffestiniog Railway. Od 2005 r. trwały prace nad połączeniem obu odcinków poprzez odtworzenie widowiskowej, ale jednocześnie trudnej technicznie trasy przez



Rys. 2. Bliskie sąsiedztwo trzech wąskotorowych turystycznych linii kolejowych w otoczeniu Porthmadog

Źródło: opracowanie własne z wykorzystaniem *Harlech...* (2009)

wieś Beddgelert i przełom rzeczny Pass of Aberglaslyn, gdzie znajdują się trzy tunele. Prace na tym fragmencie udało się zakończyć w 2009 r. (*Ffestiniog Railway...* 2010). Po wybudowaniu nowego odcinka torów do portu w Porthmadog w 2011 r. uruchomiono przewozy na całej obecnej długości trasy. Przy czym trzeba podkreślić, że końcowy fragment linii w Porthmadog nie jest autentyczny i służy połączeniu Welsh Highland Railway z Ffestiniog Railway (rys. 2). Jak wspomniano, obie linie są zarządzane przez jedno stowarzyszenie i zaczynają obecnie bieg ze wspólnego dworca. W sumie obie trasy tworzą najdłuższą (prawie 60 km) zabytkową linię kolejową w Wielkiej Brytanii i uznawane są za jedną z największych atrakcji Walii.

Welsh Highland Railway ma w obecnej postaci 38 km długości, w większości na terenie Parku Narodowego Snowdonia. Pociągi, wyłącznie parowe, kursują na niej przez większą część roku, wykonując do trzech par kursów dziennie. Ciągą je zwykle odrestaurowane lokomotywy sprowadzone z byłych afrykańskich kolonii Wielkiej Brytanii, zaś wagony standardowej lub pierwszej klasy są z reguły współczesnymi, stylizowanymi konstrukcjami (niektóre są przystosowane do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, w każdym składzie jest przynajmniej jeden wagon otwarty). Ze względu na połączenie z Ffestiniog Railway tabor na obu liniach może być wymieniany. Taryfa opłat – podobnie jak w przypadku siostrzanej linii – umożliwia swobodne układanie planów wycieczkowych. Dostępne są też łączone bilety na przejazd w jedną stronę pociągiem, a w drugą autobusem, oraz bilety ważne przez kilka dni (zarówno wyłącznie na Welsh Highland Railway, jak i wspólne z Ffestiniog Railway). Większość stacji dzięki publicznym ścieżkom pieszym umożliwia wyjście w różne partie masywu Snowdona. Poza stacją Porthmadog Harbour wspólną z Ffestiniog Railway dodatkowa infrastruktura jest bardzo słabo rozwinięta, a reprezentuje ją właściwie tylko sklep z pamiątkami na końcowej stacji w Caernarfon. W samym pociągu dostępne są jednak nie tylko napoje i przekąski, ale także proste ciepłe posiłki dostarczane do przedziału. Na linii odbywa się kilkanaście imprez specjalnych rocznie, część wspólna z Ffestiniog Railway.

### 3.5. Welsh Highland Heritage Railway

Pomimo odbudowania przez spółkę Ffestiniog Railway trasy Welsh Highland Railway przez Beddgelert i Pass of Aberglaslyn oraz doprowadzenia jej do portu Porthmadog z wykorzystaniem nowego odcinka torów, na dotychczas użytkowanym fragmencie między stacjami Porthmadog a Pen-y-Mount

nadal działa Welsh Highland Heritage Railway (rys. 2). Jest to odcinek zlikwidowanej linii kolejowej związanej z przewozem łupku, przy czym normalnotorowej, na której odtworzono trasę wąskotorową, stąd można mówić o tylko częściowym autentyzmie. Podkreśla go jednak wykorzystywanie wyłącznie zabytkowych, odrestaurowanych lokomotyw parowych oraz historycznych wagonów, co jest wyjątkiem na tle innych analizowanych linii turystycznych. Wagony pochodzą z przełomu XIX i XX w. i były wykorzystywane przez North Wales Narrow Gauge Railway i jej następcę, przedwojenną spółkę Welsh Highland Railway. Jednak z powodu niewielkiej długości trasy wokół linii narosło wiele atrakcji, co prawda w większości związanych z kolejnictwem, ale niemających już jednoznacznych cech autentyzmu.

Na początkowej stacji w Porthmadog znajduje się kawiarnia oraz sklep z pamiątkami i książkami o tematyce kolejowej. Podczas każdego kursu skład zatrzymują się przy tzw. Farmie Gellerta, gdzie przygotowano większość dodatkowych atrakcji – m.in. miniaturowa kolejka i Centrum Dziedzictwa (ang. *heritage centre*) mieszczące się w dawnych warsztatach kolejowych, poświęcone kolejom wąskotorowym w regionie i wydobywaniu łupku. Zachęcić do skorzystania z linii mają liczne imprezy, jak również korzystna – na tle innych linii – oferta cenowa (możliwość przejazdów przez cały dzień z jednym podstawowym biletem). Niezbyt atrakcyjne jest jednak otoczenie trasy, pełne hal produkcyjnych i współczesnej infrastruktury kolejowej. To sąsiedztwo jest na schematycznym planie trasy ukryte – wokół narysowane są tereny zielone, pastwiska i lasy. Pociągi kursują od końca marca do początku listopada pięć lub sześć razy dziennie z częstotliwością co godzinę.

### 3.6. Bala Lake Railway

Wąskotorowa trasa jest częścią dłuższej, zamkniętej linii normalnotorowej z Barmouth do Ruabon, a dokładniej jej odcinka między Bala a Dolgellau, który zbudowano w 1868 r. Chociaż prowadzona od 1972 r. zmiana szerokości torów wymagała pewnych prac adaptacyjnych, w dużym stopniu zachowany został charakter linii normalnotorowej z infrastrukturą stacyjną i nastawniami. Trasa wiedzie po południowej stronie podłużnego jeziora Tegid, zwanego popularnie Bala, będącego największym naturalnym jeziorem Walii i stanowiącego popularny nadwodny ośrodek turystyczny, co zapewnia kolejce wysoką frekwencję. Łączy ona okolicę turystycznej miejscowości Bala ze wsią Llanuwchllyn, gdzie znajduje się całe zaplecze techniczne



i pociągi zaczynają bieg. Podróż w obie strony trwa niecałą godzinę, pobyt można jednak wydłużyć, spędzając czas w okolicy jednej z czterech stacji, z których można zejść nad jezioro lub odbyć spacer po okolicy. Bala Lake Railway jest najsłabiej zagospodarowaną turystyczną linią kolejową spośród analizowanych. Jedynie na stacji Llanuwchllyn znajduje się bufet, mały sklepik z pamiątkami i bezpłatny parking, można tam też zwiedzać wiktoriańską w stylu nastawnię i przyglądać się oporządzaniu lokomotyw, natomiast w pozostałych miejscach zatrzymań poza peronem i ewentualnie wiatą nie ma żadnej infrastruktury. Na linii wykorzystywane są zabytkowe, odrestaurowane parowozy oraz współczesne, stylizowane wagony. Organizowane są tu tylko pojedyncze imprezy.

#### **4. Od autentyczności do komercji, czyli niektóre aspekty rozwoju oferty turystycznych linii kolejowych północnej Walii (podsumowanie)**

Północna Walia odznacza się wyjątkowym zagęszczeniem turystycznych tras kolejowych różnej długości i różnego charakteru. Poziom autentyczności każdej z nich także jest różny. Poza jednym wyjątkiem powstały one w oparciu o zlikwidowane linie obsługujące pierwotnie przemysł wydobywania węgla, przy czym w niektórych przypadkach zmieniono rozstaw torów (Welsh Highland Heritage Railway, Bala Lake Railway) lub – w celu przyciągnięcia większej liczby turystów – zbudowano nawet nowe odcinki trasy, niemające uzasadnienia historycznego (Llanberis Lake Railway, Welsh Highland Railway)<sup>5</sup>. W tej sytuacji przedsięwzięcie wyraźnie podporządkowywane jest celom komercyjnym, a kreacja produktu turystycznego zaczyna wypierać element dziedzictwa. Na badanych kolejach przynajmniej częściowo wykorzystuje się oryginalny, zabytkowy tabor (wyłącznie takie pojazdy kursują jedynie na Welsh Highland Heritage Railway), częściej zdarzają się jednak współczesne repliki lokomotyw i wagony wybudowane specjalnie na potrze-

<sup>5</sup> Żadna z badanych tras nie powstała jednak w pełnym oderwaniu od historycznych, wcześniej istniejących linii. Przykładem takiego działania – oczywiście nie jedynym, ale jednym nowszych – są Krośnice koło Milicza na Dolnym Śląsku, gdzie z inicjatywy m.in. władz samorządowych powstała wąskotorowa kolej parkowa. Nie wykorzystuje ona na żadnym odcinku reliktywów rozebranej w 1993 r. trasy Trzebnica – Milicz – Sulmierzyce, nie ma uzasadnienia historycznego i stanowi przykład oderwania od dziedzictwa (WIDAWSKI, RANOSZEK 2012).

by danej linii, co z autentyzmem nie ma już wiele wspólnego<sup>6</sup>. W kontekście historii przewozów pasażerskich wyróżniają się dwie koleje: Llanberis Lake Railway, na której przed uruchomieniem przewozów turystycznych nigdy nie odprawiano pasażerów, oraz Snowdon Mountain Railway, która jako jedyna z badanych powstała w celu przewozu turystów i funkcjonuje nieprzerwanie do dziś.

Analizując autentyzm turystycznych linii kolejowych, trzeba też wziąć pod uwagę sposób odprawy pasażerów. W trzech przypadkach (Welsh Highland Railway, Ffestiniog Railway, Bala Lake Railway) jest on typowy dla transportu kolejowego, ze stacjami pośrednimi, na których można wsiąść lub wysiąść, kasami biletowymi i konduktorami. Takie linie mogą być wykorzystywane nie tylko jako atrakcja sama w sobie, ale jako nietypowy sposób dotarcia do interesujących miejsc w regionie, np. do punktów wyjścia na górskie szlaki. W przypadku pozostałych trzech kolei turysta, wykupując bilet, dostaje gotową ofertę, ściśle określoną czasowo, której elementów składowych nie może dowolnie kształtować – musi po prostu pokonać całą trasę w obie strony, korzystając z przygotowanych atrakcji. Pod względem realizmu doświadczenia podróży starą (zabytkową) koleją pierwsza z dwóch wymienionych form przejazdu jest bardziej pożądana. O poziomie autentyczności decyduje też oferta dodatkowa, wykraczająca poza sam przejazd. Autentyzm podkreślają w tym przypadku pokazy oporządzania parowozów czy pracy nastawni, natomiast zaprzeczeniem są sklepy z pamiątkami niemającymi związku z koleją czy przemysłem łupkowym.

Produkty turystyczne oparte o badane linie kolejowe są na różnym etapie rozwoju, przy czym żaden z nich nie może być uznany za w pełni ukształtowany i zintegrowany. Można ogólnie stwierdzić, że im krótsza linia kolejowa, tym produkt turystyczny (w tym jego składowa – produkt poszerzony) lepiej rozwinięty. Krótkie trasy (Llanberis Lake Railway, Snowdon Mountain Railway, Welsh Highland Heritage Railway), by przyciągnąć turystów i zatrzymać ich na dłużej, były zmuszone stworzyć liczne atrakcje dodatkowe, integrując je pod wspólną ideą. Doprowadzić to jednak może do tego, że cała inicjatywa straci na autentyczności, stając się bardziej przedsięwzięciem komercyjnym. Pozytywny wyjątek stanowi tu Welsh Highland Heritage Railway, gdzie cała poszerzona oferta wiąże się z wydobyciem

<sup>6</sup> Wykorzystywanie replik i stylizowanych pojazdów współczesnych wynika z dużej liczby zabytkowych kolei w Wielkiej Brytanii, co powoduje znaczne zapotrzebowanie na zabytkowy tabor, większe niż zachowane zasoby. W związku z tym buduje się wiele lokomotyw i wagonów lub sprowadza je z zagranicy.

łupku i jego transportem, jednak nie zawsze jest osadzona w realiach historycznych i przestrzeni tej dokładnie trasy. Natomiast produkty turystyczne związane z dłuższymi liniami są znacznie słabiej rozwinięte, głównym elementem przyciągającym turystów jest tu bowiem podróż koleją przez atrakcyjne krajobrazowo tereny. Ponadto, pewne elementy oferty dodatkowej dostępne są bezpośrednio w pociągu (obsługa gastronomiczna i wydawnictwa pamiątkowe na Ffestiniog Railway i Welsh Highland Railway). W tym przypadku długość trasy dodatkowo utrudnia formowanie produktu, gdyż wymaga integracji większej liczby usług i rzeczy oraz znaczniejszych nakładów pracy na organizację oferty.

Spośród badanych turystycznych linii kolejowych za najlepiej rozwinięte pod względem oferty trzeba uznać Llanberis Lake Railway, Snowdon Mountain Railway i Welsh Highland Heritage Railway, przy czym dwie pierwsze odznaczają się znacznie mniejszą autentycznością niż trzecia. Naj słabiej rozwiniętą ofertą cechuje się natomiast Bala Lake Railway, na której niewielkich rozmiarów infrastruktura gastronomiczna oraz sklepik z pamiątkami znajduje się tylko na jednej stacji. Jednak niezależnie od długości trasy czy stopnia rozwoju produktu turystycznego wszystkie turystyczne linie kolejowe Walii cieszą się znacznym zainteresowaniem turystów, głównie jednak pochodzących z Wielkiej Brytanii, co wynika z wielkiego sentymentu do kolei w tym kraju. Na fali tej popularności ciągle uruchamiane są nowe linie, a już istniejące odbudowują następne odcinki torów.

## BIBLIOGRAFIA

- DYLEWSKI A., CZUB K., 2007, *Anglia i Walia*, Wyd. Pascal, Bielsko-Biała.
- Ffestiniog Railway/Rheilffordd Ffestiniog, 2010, Festiniog Railway Company, Porthmadog, Gwynedd.
- GIERCZAK B., 2011, *The history of tourist transport after the modern industrial revolution. Dzieje transportu turystycznego po nowożytnej rewolucji przemysłowej*, „Polish Journal of Sport and Tourism. Sport i Turystyka”, 18, 4, s. 275–289.
- Harlech, Porthmadog & Bala/Y Bala, 2009, OS Explorer Map OL18 1:25 000, Ordnance Survey, Southampton.
- KACZMAREK J., STASIAK A., WŁODARCZYK B., 2005, *Produkt turystyczny. Pomysł – organizacja – zarządzanie*, PWE, Warszawa.
- KUROWSKA-CIECHAŃSKA J., CIECHAŃSKI A., 2007, *Koleje*, Carta Blanca, Grupa Wydawnicza PWN, Warszawa.
- LOCKE T., CAVENDISH R., ROGERSON B., 1997, *Wielka Brytania*, Bertelsman Media, Warszawa.
- STASIAK A., 2006, *Produkt turystyczny – szlak*, „Turystyka i Hotelarstwo”, 10, s. 9–40.

- WIDAWSKI K., RANOSZEK W., 2012, *Wrocławska kolei dojazdowa w krajobrazie – wczoraj i dziś*, [w:] J. Łach, A. Zaręba (red.), *Krajobrazy zdefiniowane – znaki i symbole w krajobrazie. Studia krajobrazowe*, t. 3, Zakład Geografii Regionalnej i Turystyki, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 303–314.
- Wielka Brytania*, 1996, red. Leapman M., Wyd. Wiedza i Życie, Warszawa.
- <http://www.bala-lake-railway.co.uk/default.html>; sierpień 2013 r.
- <http://www.corris.co.uk/index.php>; sierpień 2013 r.
- <http://www.festrail.co.uk/main.shtml?mn=0>; sierpień 2013 r.
- <http://www.greatlittletrainsofwales.co.uk/index.html>; sierpień 2013 r.
- <http://www.lake-railway.co.uk/index.php/en/>; sierpień 2013 r.
- <http://www.snowdonrailway.co.uk/index.php>; sierpień 2013 r.
- <http://www.whr.co.uk/>; sierpień 2013 r.